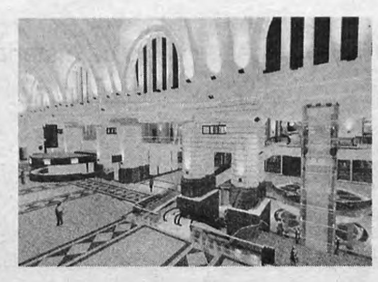
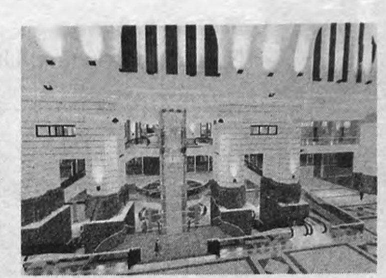

SUPLEMENTO DE VIVIENDA
DE PAGINA/12 - AÑO 3 - Nº 116
SABADO 21 DE ABRIL DE 2001

■ La ciudad
La oportunidad desperdiciada para pensar la ciudad, por el **Arq. Pedro C. Sonderéguer**

■ Cal y Arena
Nuevos productos. Un nuevo local de venta de materiales. Exposiciones

UNA ESTACION CON HISTORIA

Rescatando aspectos de su época de mayor esplendor, la estación Constitución exhibirá hacia fin de año una nueva imagen. Aproximadamente 400 mil pasajeros la transitan diariamente. En forma paralela, el Gobierno de la Ciudad encarará un programa de reordenamiento de la circulación vial y peatonal en el espacio circundante.


El plan de remodelación integral del edificio de la Estación Constitución está en plena ejecución. La recuperación de los componentes con valor histórico patrimonial demandó un profundo estudio de antecedentes y documentación.

REORDENAMIENTO EDILICIO, REFUNCIONALIZACION DE ESPACIOS

Nueva imagen para C

m² Por Liliana Sánchez

Hacia fin de año la Estación Constitución estará estrenando una nueva imagen, por dentro y por fuera, que irá acompañada de un reordenamiento en su estructura edilicia, una refuncionalización de sus espacios y la incorporación de nuevas áreas de servicios para los 400.000 pasajeros que, en promedio, la transitan diariamente.

Se encuentra en plena ejecución el plan para la remodelación integral del edificio. Este comprende tanto la recuperación de aquellos componentes con valor histórico-patrimonial (fachadas, techos, cúpulas, cubiertas, molduras y carpinterías), así como también la reorganización de las áreas que tienen un intenso uso público (hall central), para adaptarlo a los requerimientos y necesidades de los usuarios actuales.

Al mismo tiempo, desde el Gobierno de la Ciudad se intentará acompañar este impulso renovador a través de un programa de reordenamiento que incluirá la circulación vial y peatonal y el uso del espacio público circundante, para mejorar la calidad urbanística del entorno, que hoy se encuentra severamente degradado.

El proyecto en curso pretende erigir a la estación de Plaza Constitución como uno de los principales centros de transbordo de pasajeros del mundo. Para ello, los proyectistas comenzaron por definir al hall central, ubicado en la planta baja, debajo de la bóveda existente como "el corazón circulatorio o espacio netamente operativo". Allí estarán instaladas sólo las boleterías, la oficina de informes y los sistemas de circulación, y no habrá sectores comerciales, que sí podrán estar en las áreas perimetrales de la misma planta baja que dan a las veredas.

Se creará un núcleo circulatorio vertical conformado por seis escaleras mecánicas, otras fijas y un ascensor panorámico vidriado, que le darán conectividad al edificio en sus tres niveles (planta baja, subsuelo y primer piso). Se construirán baños nuevos en la planta baja y en el entrepiso, además de mejorar las instalaciones de los existentes en el subsuelo, al mismo tiempo que se normalizará la funcionalidad de todo el edificio para que pueda ser usado por personas con algún tipo de discapacidad.

Por fuera de ese espacio de circulación central, en la planta baja y en el subsuelo se ubicarán, con instalaciones fijas, los locales comerciales que constituirán un Centro de Servicios de Asistencia al Pasajero. Habrá bancos, farmacias, quioscos (drugstores), correo, panaderías, librerías y locutorios, entre otros. "El estudio que realizó la empresa da como resultado que ésta será una estación de transferencia y la gente necesita de estos servicios, porque no los puede consumir en otro momento (al llegar a su casa o al trabajo), entonces la

Transbordo: ***El proyecto en curso pretende erigir a la estación de Plaza Constitución como uno de los principales centros de transbordo de pasajeros del mundo.***

idea es que en la estación puedan abastecerse de todas las cosas que hacen a su vida diaria", explica la Arq. Yanina Pedrini, gerente de Arquitectura de Decsa, la empresa a cargo del desarrollo comercial del proyecto.

En el primer piso se encontrará el Patio de Comidas que, finalmente y por indicación de la Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos, no se apoyará físicamente sobre la fachada que da a la calle Brasil, para no alterarla. "Se armó un Patio de Comidas que aparece como una isla", aclara Pedrini.

Cruces de estilos

El ex Ferrocarril Sud había instalado la cabecera de su línea en Constitución en 1864, con una estación modesta que combinaba rasgos neoclásicos y renacentistas. Luego fue ampliada y reedificada en cuatro grandes etapas durante las cuales se dio representación a los distintos momentos de la arquitectura victoriana (desde el eclécticoneorrenacentista hasta la influencia "Beaux Arts"), y así fue como mientras el cuerpo edilicio de la calle Brasil es de 1865, la bóveda central y el edificio de la calle Hornos son de 1920.

A todo esto deben sumarse las numerosas intervenciones y agregados que, de manera desordenada y sin ningún tipo de planificación, se hicieron posteriormente, lo cual contribuyó a una mayor confusión para determinar cuáles son las estructuras originales que componen una determinada línea estética y se deben preservar, y cuáles no.

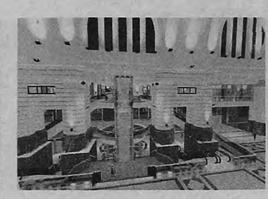
Uno de los aspectos centrales del proyecto de restauración es el rescate de las fachadas interiores y exteriores. Para esta tarea no se disponía de planos generales actualizados, sólo había algunos de época que no reflejaban la situación constructiva actual. "Hay todo un relevamiento fotográfico que fuimos viendo y con eso se logró identificar y reconocer

Oportunid

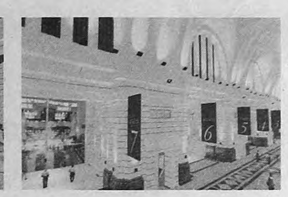
m² Por L. S.

El entorno de la estación Constitución muestra un avanzado estado de deterioro, seguramente por los graves problemas de circulación vial y peatonal, la falta de equipamiento urbano, la degradación de la plaza, la polución visual y el uso indebido o invasión del espacio público en general. Dentro del









REORDENAMIENTO EDILICIO, REFUNCIONALIZACION DE ESPACIOS Y NUEVAS AREAS DE SERVICIOS

Nueva imagen para Constitución

El plan de remodelación integral del edificio de la Estación Constitución está en plena ejecución. La recuperación de los componentes con valor histórico patrimonial demandó un profundo estudio de antecedentes y documentación.

m² Por Liliana Sánchez

Hacia fin de año la Estación Constitución estará estrenando una nueva imagen, por dentro y por fuera, que irá acompañada de un reordenamiento en su estructura edilicia, una refuncionalización de sus espacios y la incorporación de nuevas áreas de servicios para los 400.000 pasajeros que, en promedio, la transitan diariamente.

Se encuentra en plena ejecución el plan para la remodelación integral del edificio. Este comprende tanto la recuperación de aquellos componentes con valor histórico-patrimonial (fachadas, techos, cúpulas, cubiertas, molduras y carpinterías), así como también la reorganización de las áreas que tienen un intenso uso público (hall central), para adaptarlo a los requerimientos y necesidades de los usuarios actuales.

Al mismo tiempo, desde el Gobierno de la Ciudad se intentará acompañar este impulso renovador a través de un programa de reordenamiento que incluirá la circulación vial y peatonal y el uso del espacio público circundante, para mejorar la calidad urbanística del entorno, que hoy se encuentra severamente degradado.

El proyecto en curso pretende erigir a la estación de Plaza Constitución como uno de los principales centros de transbordo de pasajeros del mundo. Para ello, los proyectistas comenzaron por definir al hall central, ubicado en la planta baja, debajo de la bóveda existente como "el corazón circulatorio o espacio netamente operativo". Allí estarán instaladas sólo las boleterías, la oficina de informes y los sistemas de circulación, y no habrá sectores comerciales, que sí podrán estar en las áreas perimetrales de la misma planta baja que dan a las veredas.

Se creará un núcleo circulatorio vertical conformado por seis escaleras mecánicas, otras fijas y un ascensor panorámico vidriado, que le darán conectividad al edificio en sus tres niveles (planta baja, subsuelo y primer piso). Se construirán baños nuevos en la planta baja y en el entrepiso, además de mejorar las instalaciones de los existentes en el subsuelo, al mismo tiempo que se normalizará la funcionalidad de todo el edificio para que pueda ser usado por personas con algún tipo de discapacidad.

Por fuera de ese espacio de circulación central, en la planta baja y en el subsuelo se ubicarán, con instalaciones fijas, los locales comerciales que constituirán un Centro de Servicios de Asistencia al Pasajero. Habrá bancos, farmacias, quioscos (drugstores), correo, panaderías, librerías y locutorios, entre otros. "El estudio que realizó la empresa da como resultado que ésta será una estación de transferencia y la gente necesita de estos servicios, porque no los puede consumir en otro momento (al llegar a su casa o al trabajo), entonces la idea es que en la estación puedan abastecerse de todas las cosas que hacen a su vida diaria", explica la Arq. Yanina Pedrini, gerente de Arquitectura de Decsa, la empresa a cargo del desarrollo comercial del proyecto.

■ **Transbordo:** ***El proyecto en curso pretende erigir a la estación de Plaza Constitución como uno de los principales centros de transbordo de pasajeros del mundo.***

En el primer piso se encontrará el Patio de Comidas que, finalmente y por indicación de la Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos, no se apoyará físicamente sobre la fachada que da a la calle Brasil, para no alterarla. "Se armó un Patio de Comidas que aparece como una isla", aclara Pedrini.

Cruces de estilos

El ex Ferrocarril Sud había instalado la cabecera de su línea en Constitución en 1864, con una estación modesta que combinaba rasgos neoclásicos y renacentistas. Luego fue ampliada y reedificada en cuatro grandes etapas durante las cuales se dio representación a los distintos momentos de la arquitectura victoriana (desde el eclécticoneorrenacentista hasta la influencia "Beaux Arts"), y así fue como mientras el cuerpo edilicio de la calle Brasil es de 1865, la bóveda central y el edificio de la calle Hornos son de 1920.

A todo esto deben sumarse las numerosas intervenciones y agregados que, de manera desordenada y sin ningún tipo de planificación, se hicieron posteriormente, lo cual contribuyó a una mayor confusión para determinar cuáles son las estructuras originales que componen una determinada línea estética y se deben preservar, y cuáles no.

Uno de los aspectos centrales del proyecto de restauración es el rescate de las fachadas interiores y exteriores. Para esta tarea no se disponía de planos generales actualizados, sólo había algunos de época que no reflejaban la situación constructiva actual. "Hay todo un relevamiento fotográfico que fuimos viendo y con eso se logró identificar y reconocer el edificio en general, y también sirvió para el rediseño de pisos y otras partes", dice el Arq. Martín Bodas, del Estudio Bodas/Miani/Anger, que diseñaron el proyecto de remodelación.

En la fachada que da sobre la calle Brasil se habían agregado varios volúmenes que le quitaron armonía integral al conjunto. Lo mismo ocurrió sobre la calle Lima; allí se había construido un edificio, que ahora se va a demoler, porque oculta a la vista la silueta de la bóveda principal y obstruye el acceso a ésta, desde Lima.

"Ese edificio forma parte del patrimonio concesionado, pero la empresa (Transportes Metropolitanos) cedió esos espacios comerciales y nosotros modificamos el proyecto para que sobre Lima aparezca la bóveda principal, y generamos el ingreso desde la calle mediante un gran atrio de llegada", explica el Arq. Bodas.

El área de la estación sobre la que se desarrolla la intervención abarca alrededor de 25.000 m2, entre la planta baja, el subsuelo y una parte del primer piso, y corresponde a los sectores que están afectados al uso público. La inversión total alcanzaría a los 17 millones de pesos.



■ "Hubo todo un relevamiento fotográfico para identificar y reconocer el edificio en general, y también sirvió para el rediseño de pisos y otras partes."

Oportunidad para el cambio

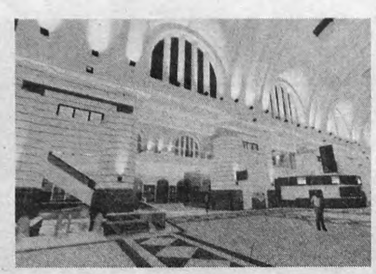
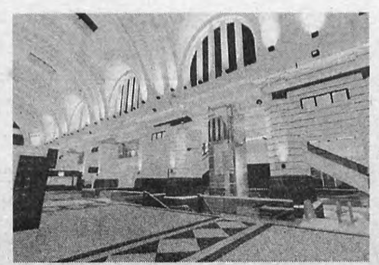
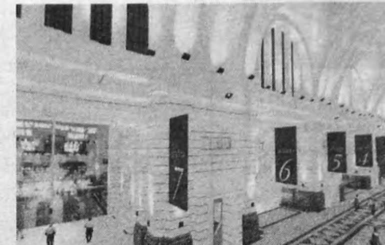
m² Por L. S.

El entorno de la estación Constitución muestra un avanzado estado de deterioro, seguramente por los graves problemas de circulación vial y peatonal, la falta de equipamiento urbano, la degradación de la plaza, la polución visual y el uso indebido o invasión del espacio público en general. Dentro del Plan Urbano Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires está previsto un Programa de Revitalización para los grandes Centros de Transferencia, que son, además de Constitución, Retiro, Once y Chacarita.

En el caso de Constitución, lo que proyectan los planificadores urbanos es desplazar todas las paradas de colectivos, que hoy se ubican sobre la plaza y frente a la estación, hacia el bajo autopista. Allí se armaría una batería de dársenas para albergar a todas las líneas de autotransporte de pasajeros que pasan por Constitución. Además, este intercambiador de colectivos tendría una conexión subterránea con el subsuelo de la estación.

En cuanto al reordenamiento vial, se prevé cerrar la calle Brasil justo frente a la estación para generar en ese lugar un paseo peatonal, ampliar la avenida Garay (para habilitar la doble mano), y la calle Lima –que hoy al llegar a la plaza desvía su trazado hacia la derecha– va a continuar en línea recta. Para ello, se abrirá un tramo vial por dentro de la actual plaza, entre las perpendiculares Constitución y Garay.

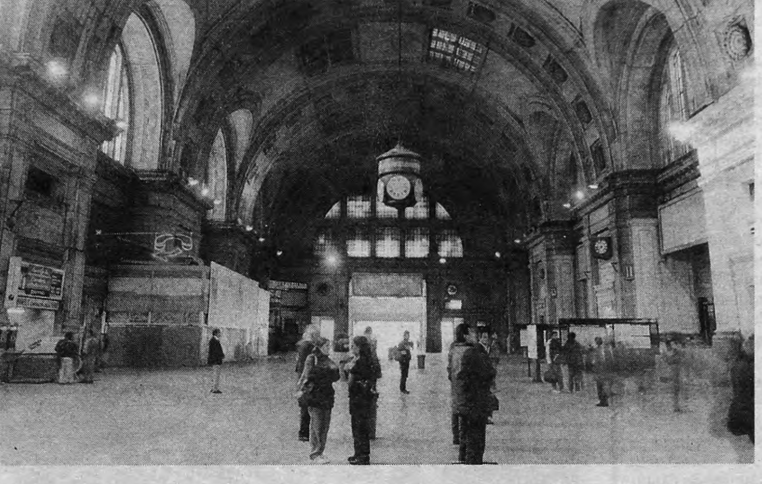
Sobre el costado derecho (según el actual sentido de circulación) quedarán tres manzanas pequeñas que funcionarán como nuevas plazas, con un frente comercial sobre la actual Lima, que en ese tramo, de tres cuadras aproximadamente, se hará peatonal. "Nos parece que hay que hacer una intervención urbana integral, un reordenamiento de la invasión del espacio público, vamos a refuncionalizar todo el espacio verde de la estación Constitución, porque hoy no sirve, está deteriorado y tomado", observa el arquitecto Martín Marcos, subsecretario de Desarrollo Urbano del Gobierno de la Ciudad. Aproximadamente a mediados de este año se iniciarán las licitaciones para estas obras, que comenzarán a ejecutarse en el 2002.

Y NUEVAS AREAS DE SERVICIOS

nstitución





■ "Hubo todo un relevamiento fotográfico para identificar y reconocer el edificio en general, y también sirvió para el rediseño de pisos y otras partes."

el edificio en general, y también sirvió para el rediseño de pisos y otras partes", dice el Arq. Martín Bodas, del Estudio Bodas/Miani/Anger, que diseñaron el proyecto de remodelación.

En la fachada que da sobre la calle Brasil se habían agregado varios volúmenes que le quitaron armonía integral al conjunto. Lo mismo ocurrió sobre la calle Lima; allí se había construido un edificio, que ahora se va a demoler, porque oculta a la vista la silueta de la bóveda principal y obstruye el acceso a ésta, desde Lima.

"Ese edificio forma parte del patrimonio concesionado, pero la empresa (Transportes Metropolitanos) cedió esos espacios comerciales y nosotros modificamos el proyecto para que sobre Lima aparezca la bóveda principal, y generamos el ingreso desde la calle mediante un gran atrio de llegada", explica el Arq. Bodas.

El área de la estación sobre la que se desarrolla la intervención abarca alrededor de 25.000 m2, entre la planta baja, el subsuelo y una parte del primer piso, y corresponde a los sectores que están afectados al uso público. La inversión total alcanzaría a los 17 millones de pesos.

d para el cambio

Plan Urbano Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires está previsto un Programa de Revitalización para los grandes Centros de Transferencia, que son, además de Constitución, Retiro, Once y Chacarita.

En el caso de Constitución, lo que proyectan los planificadores urbanos es desplazar todas las paradas de colectivos, que hoy se ubican sobre la plaza y frente a la estación, hacia el bajo autopista. Allí se armaría una batería de dársenas para albergar a todas las líneas de autotransporte de pasajeros que pasan por Constitución. Además, este intercambiador de colectivos tendría una conexión subterránea con el subsuelo de la estación.

En cuanto al reordenamiento vial, se prevé cerrar la calle Brasil justo frente a la estación para generar en ese lugar un paseo peatonal, ampliar la avenida Garay (para habilitar la doble mano), y la calle Lima –que hoy al llegar a la plaza desvía su trazado hacia la derecha– va a continuar en línea recta. Para ello, se abrirá un tramo vial por dentro de la actual plaza, entre las perpendiculares Constitución y Garay.

Sobre el costado derecho (según el actual sentido de circulación) quedarán tres manzanas pequeñas que funcionarán como nuevas plazas, con un frente comercial sobre la actual Lima, que en ese tramo, de tres cuadras aproximadamente, se hará peatonal. "Nos parece que hay que hacer una intervención urbana integral, un reordenamiento de la invasión del espacio público, vamos a refuncionalizar todo el espacio verde de la estación Constitución, porque hoy no sirve, está deteriorado y tomado", observa el arquitecto Martín Marcos, subsecretario de Desarrollo Urbano del Gobierno de la Ciudad. Aproximadamente a mediados de este año se iniciarán las licitaciones para estas obras, que comenzarán a ejecutarse en el 2002.

CAL Y ARENA

Pinturas

Casablanca, una de las marcas de pinturas para el hogar de BASF, amplía su línea de productos y presenta al mercado Casablanca Recubrimiento Techos Multifibrado, un recubrimiento acrílico de poderosa acción impermeabilizante, especialmente indicado para proteger cubiertas planas, inclinadas o abovedadas de mampostería, fibrocemento, que puede ser utilizado sobre membrana de aluminio, y al mismo tiempo puede reemplazarla. En la Argentina, BASF es socia del Programa de Cuidado del Medio Ambiente, cuenta con aproximadamente 800 empleados y comercializa, entre otros productos, pinturas para hogar y obra bajo las marcas Suvinil y Casablanca, y es líder en pinturas para la reparación del automóvil bajo la marca Glasurit.

Materiales

Easy inaugurará el próximo 26 de abril su nuevo local de La Tablada, de 13.000 m2, ubicado en Camino de Cintura y Crovara de esa localidad. Se trata del local número 15 de la cadena, con una inversión de quince millones de dólares. Esta apertura es parte del plan de expansión de Easy, que tiene previsto abrir nuevas sucursales en el transcurso del año en las principales ciudades del interior, con una inversión global estimada en 90 millones de dólares.

Exposición

La Facultad de Arquitectura de la Universidad de Buenos Aires invita a participar de la Exposición *Museo Siglo XX Argentino, Arte - Cultura - Memoria*, organizada por Arquitectura 4 de la Cátedra Roca y realizada por los alumnos que cursaron en el 2000. Se exponen maquetas y paneles de los museos proyectados con detalles de las salas en las que se ubicarían las obras que éstos expondrían. Habrá además un rincón que se llamará "A 25 años del golpe - Compañeros desaparecidos de la FADU Presente". El cierre de la exposición, que se desarrollará en el Espacio de Exposiciones Sala PB, FADU-UBA (Pabellón III, Ciudad Universitaria), está previsto para el 27 de abril.

Escultores

La Unión de Escultores es un grupo de artistas de origen académico diverso y con expresiones plásticas heterogéneas. Sus integrantes pretenden mostrar sus trabajos directamente a todos los habitantes de la Ciudad, considerando a ésta (plazas, paseos, calles, estaciones de ferrocarril, etc.) como el mejor lugar de exposición. Durante todo este mes se podrá ver en el Espacio de Exposiciones Patio Central de la FADU, Pabellón III, Ciudad Universitaria, la muestra *Todavía, el Aura*.

Diego Giudice



Pensar la ciudad es pensar la política

m2 Por Pedro Sonderéguer*

¿Por qué una ciudad como Buenos Aires no ha sabido tomar la oportunidad que le ofrecían los nuevos escenarios globales?, se interroga el autor de esta nota.

La última crisis ministerial resuelta, en principio, con el recambio en Economía, ha dado al mismo tiempo respuesta a una cuestión que interesa a la ciudad, y, probablemente, ha terminado con una experiencia: la de construir un partido urbano sin política urbana, y con esa herramienta intentar el gobierno.

El recurso a modalidades mediáticas de la política contemporánea fue la herramienta que permitió eludir el trabajo que hacía falta, el trabajo de ir más allá de la constatación de los daños y devolver a la política una función esencial: la de producir lecturas inteligibles de la sociedad, para lo cual hubiera sido necesario esforzarse en entender los cambios tecnológicos, económicos y políticos que desde fines de los años 80 transformaron los escenarios mundiales y modificaron la condición de la Argentina en el mundo.

Tarea sin duda ingrata, sobre todo después de la tragedia ocurrida apenas unos años antes, en los '70: con la globalización (revolución tecnológica de las comunicaciones, expansión de los mercados, cambios en los modos de producción, protagonismo de las ciudades), a aquella pérdida se sumaba otra y una inmensa mutación de sentido oscurecía el horizonte. El desconcierto resultante signó los ámbitos de la política de los primeros años '90. Queriendo salir de esa incertidumbre, la política como espectáculo elaboró su discurso con los elementos del deseo y manifestaciones de buena voluntad: procedimiento mágico que no resistió la racionalización impuesta por la prueba de realidad que acompaña al ejercicio del gobierno.

En un país mayoritariamente urbano como el nuestro, donde las ciudades concentran la población y la riqueza, entender la ciudad en su múltiple condición histórica, social, productiva, es enfrentarse a la necesidad de pensar su evolución, reflexionar sobre los impactos urbanos de la economía global, elaborar estrategias de transformación territorial y reparación ambiental, incorporar nuevas formas de participación social. La dificultad reside en que la política local enfrenta con desconfianza la cuestión de la ciudad, cuando no la reduce a una aritmética de recuentos de parroquia o de especulaciones inmobiliarias.

La pregunta que debemos hacernos es: ¿Por qué una ciudad como Buenos Aires no ha sabido tomar la oportunidad que le ofrecían los nuevos escenarios globales? ¿Por qué se han cumplido acá las peores condiciones del desarrollo neoliberal (concentración, exclusión) cuando, al mismo tiempo, la ciudad ha visto crecer su economía y cuenta con la tradición social y herramientas conceptuales necesarias para reelaborar y reconstruir los mecanismos de distribución?

La estrategia del "partido urbano sin política urbana" ha mostrado sus límites. Dejando de lado la polémica sobre los métodos de las disciplinas urbanas, y la necesidad de integrar una visión estratégica global al plan urbano, conviene recordar una discusión que ocupó los primeros años de la democracia: la discusión sobre la Modernidad. Discusión que fue muchas veces reducida, según los casos, a una negación de las transformaciones globales en curso, a una mal ejercitada nostalgia o a una desvalorización de la Modernidad, y preparó quizá, sin quererlo, el retorno a un individualismo negativo: discusión impregnada entonces por la coyuntura, pero que convendría retomar. Hoy como hace quince años, Buenos Aires espera la renovación de sus infraestructuras de servicios y de su aparato estatal: las herramientas técnicas y la forma política heredadas de la Modernidad.

Terminada hoy –es lo menos que puede decirse– la aventura de levantar partidos urbanos carentes de política urbana, ¿estarán dadas las condiciones para la elaboración de un proyecto urbano capaz de ser al mismo tiempo una herramienta de transformación política? Relacionar positivamente la transformación de la economía con la política, la renovación de la política con la sociedad, las nuevas prioridades de la sociedad con sus espacios físicos, la transformación (y reparación) del espacio físico urbano con las actividades económicas (productividad, empleo), ¿es posible construir hoy este escenario? Hoy más que nunca, en Buenos Aires, discutir la ciudad es discutir la política. Pensar la ciudad es pensar la política.

** Arquitecto. Director de la Carrera en Gestión Ambiental Urbana de la Universidad Nacional de Lanús.*